

1DS

⑬ RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
**INSTITUT NATIONAL
 DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE**
 PARIS

⑪ N° de publication :
 (à n'utiliser que pour les
 commandes de reproduction)

2 775 248

⑫ N° d'enregistrement national : **99 02232**

⑤ Int Cl⁶ : B 62 K 21/12, B 62 K 21/04, B 29 C 45/00

⑫

DEMANDE DE BREVET D'INVENTION**A1**

⑫ Date de dépôt : 23.02.99.

③ Priorité : 24.02.98 JP 04160998.

④ Date de mise à la disposition du public de la
 demande : 27.08.99 Bulletin 99/34.

⑤ Liste des documents cités dans le rapport de
 recherche préliminaire : *Ce dernier n'a pas été
 établi à la date de publication de la demande.*

⑥ Références à d'autres documents nationaux
 apparentés :

⑦ Demandeur(s) : **HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI
 KAISHA — JP.**

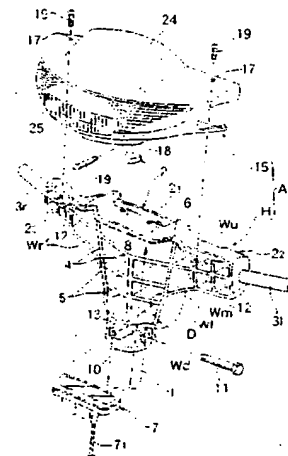
⑧ Inventeur(s) : **HIROSHI INAOKA et TAKASHI INA-
 GARI.**

⑨ Titulaire(s) :

⑩ Mandataire(s) : **SOCIETE DE PROTECTION DES
 INVENTIONS.**

⑪ **GUIDON POUR VEHICULE.**

⑫ Dans ledit guidon (H), une partie centrale de recouvre-
 ment (2) et des parties de préhension (3, 3₁) de droite et de
 gauche se présentent comme une structure monobloc ve-
 nue de moulage en résine synthétique. Ladite partie centra-
 le (2) remplit la fonction d'une pièce constitutive d'un
 ensemble de carénage supérieur (A), conçu pour recouvrir
 des instruments (7, 7₁).



FR 2 775 248 - A1



GUIDON POUR VEHICULE

La présente invention se rapporte à un guidon destiné à un véhicule et, plus particulièrement, à un
5 véhicule à deux roues ou à trois roues.

Un cycle motorisé classique est équipé d'un guidon en forme de barre, obtenu par usinage d'une tubulure métallique et relié à une région supérieure d'un arbre de direction supportant une roue avant. Une
10 partie centrale du guidon, dépourvue de parties de préhension, est en général coiffée par un capot supérieur constitué de demi-capots antérieur et postérieur ; et des instruments, englobant des indicateurs, sont logés dans un espace défini par
15 lesdits demi-capots antérieur et postérieur (modèle d'utilité n° 2547379).

Dans un tel cycle motorisé traditionnel, le guidon et le capot supérieur sont des pièces distinctes fabriquées en des matériaux différents, et ledit capot
20 supérieur est fixé audit guidon par des organes de fixation incluant des vis. De ce fait, le guidon classique requiert de nombreuses pièces, réclame beaucoup de travail d'assemblage et est onéreux.

En conséquence, la présente invention a
25 principalement pour objet de fournir un guidon d'un type nouveau destiné à un véhicule, comprenant une partie de recouvrement revêtant une forme appropriée pour recouvrir des instruments implantés au-dessus d'un arbre de direction ; et des parties de préhension
30 faisant corps avec ladite partie de recouvrement, adéquates pour réduire le nombre de pièces du véhicule et pour diminuer le travail nécessaire à l'assemblage dudit véhicule, et permettant un abaissement notable des coûts de ce dernier.

35 Conformément à l'invention, pour atteindre l'objet précité, un guidon, destiné à être relié à une

région extrême supérieure d'un arbre de direction supporté à rotation par un cadre d'un véhicule, comprend une partie centrale de recouvrement dotée d'une forme adéquate pour recouvrir des instruments disposés au-dessus de l'arbre de direction ; une partie de préhension de droite, ménagée d'un seul tenant avec la partie centrale de manière à s'étendre, vers l'extérieur, depuis une extrémité de droite de ladite partie centrale ; et une partie de préhension de gauche, ménagée d'un seul tenant avec la partie centrale de manière à s'étendre, vers l'extérieur, depuis une extrémité de gauche de ladite partie centrale. Dans ce guidon, la partie centrale de recouvrement et les parties de préhension se présentent comme une structure monobloc venue de moulage en résine synthétique.

En outre, la partie centrale de recouvrement peut remplir la fonction d'une pièce constitutive d'un ensemble de carénage supérieur, conçu pour recouvrir les instruments.

Le guidon selon la présente invention réduit le nombre de pièces constitutives du véhicule, diminue le travail d'assemblage dudit véhicule, et en abaisse les coûts. Les instruments, parmi lesquels se trouvent des indicateurs, peuvent être reliés de manière plus précise à la partie de recouvrement, et le guidon est léger, améliore la manoeuvrabilité du véhicule et est d'une fabrication plus aisée.

L'invention va à présent être décrite plus en détail, à titre d'exemple nullement limitatif, en regard des dessins annexés sur lesquels :

la figure 1 est une élévation latérale d'un véhicule motorisé du type scooter, équipé d'un guidon selon une forme de réalisation préférentielle de la présente invention ;

la figure 2 est une élévation par-devant d'une partie supérieure du véhicule illustré sur la figure 1, observé dans la direction de la flèche 2 sur la figure 1 ;

5 la figure 3 est une élévation latérale, partiellement en coupe, de la partie supérieure du véhicule représenté sur la figure 1, observé dans la direction de la flèche 3 sur la figure 2 ;

la figure 4 est une coupe longitudinale selon la
10 ligne 4-4 de la figure 2 ;

la figure 5 est une coupe transversale à échelle agrandie, selon la ligne 5-5 de la figure 4 ; et

la figure 6 est une perspective en éclaté d'un ensemble comprenant un guidon.

15 Un guidon selon une forme de réalisation préférentielle de la présente invention, destiné à un véhicule motorisé du type scooter, fait ci-après l'objet d'une description dans laquelle les termes ou expressions "antérieur", "postérieur", "de droite", "de gauche",
20 "supérieur", "inférieur", etc., sont utilisés pour désigner des directions, des emplacements et indications similaires se rapportant à la direction de déplacement du véhicule.

Comme l'atteste une observation de la figure 1,
25 un véhicule motorisé V du type scooter comprend un cadre F muni d'une tubulure frontale à son extrémité antérieure ; un arbre de direction 1, c'est-à-dire une fourche frontale supportée à rotation dans la tubulure frontale, et supportant une roue avant W_f ; et un bloc-
30 moteur U_p composé d'une partie extrême antérieure en appui pivotant sur une région extrême postérieure du cadre F, et d'une partie extrême postérieure supportant une roue arrière W_r . Le cadre F est recouvert par un carénage B. Un siège S, destiné à un conducteur, est
35 monté sur une région postérieure du carénage B.

Il convient à présent, en se référant aux figures 2 à 6, de décrire un système de braquage destiné au véhicule motorisé. Dans une forme de réalisation préférentielle selon la présente invention, un guidon H est supporté de manière fixe par une région extrême supérieure de l'arbre de direction 1. Le guidon H est constitué d'une résine synthétique dure telle qu'une résine de polycarbonate, une résine d'ABS renforcée ou une résine de polypropylène, et possède une structure monobloc produite par moulage par injection ou par un procédé similaire. Le guidon H comprend une partie centrale de recouvrement 2 ; une partie de préhension 3, de droite, saillant pour l'essentiel horizontalement vers la droite depuis la partie centrale 2 ; et une partie de préhension 3₁ de gauche, dépassant pour l'essentiel horizontalement vers la gauche depuis ladite partie 2.

La partie centrale de recouvrement 2 revêt la forme d'un T observée par-devant, et remplit la fonction d'un demi-capot postérieur d'un ensemble de carénage supérieur A. Comme l'attestent optimalement les figures 3, 4 et 6, la partie centrale 2 comporte un corps 2₁ tourné vers le conducteur ; un bras 2₃ de droite s'étendant, pour l'essentiel, horizontalement vers la droite à partir du corps 2₁ ; et un bras 2₂ de gauche s'étendant, pour l'essentiel, horizontalement vers la gauche à partir dudit corps 2₁. La partie centrale 2 comprend une paroi principale verticale W_m située en vis-à-vis du conducteur, une paroi supérieure W_u, une paroi inférieure W_d, une paroi latérale W_r' de droite et une paroi latérale W_l de gauche. Les parois W_u, W_d, W_r' et W_l s'étendent vers l'avant à partir de la paroi principale W_m, de manière à former une structure du type cuvette définissant un espace D s'ouvrant vers l'avant. Une pluralité de membrures verticales 4 et de membrures horizontales 5 sont ménagées d'un seul tenant

avec la partie centrale 2, sous la forme d'un entrecroisement dans l'espace, pour conférer une rigidité et une robustesse suffisantes au guidon H, et pour supprimer la déformation due au vieillissement dudit guidon H. Des indicateurs 7, englobant un tachymètre et une jauge de carburant, sont logés dans un compartiment 6 à indicateurs qui est délimité dans une région supérieure de l'espace D du corps 2₁. Les indicateurs 7 sont montés, de manière fixe, sur des supports 8 ménagés sur la paroi supérieure W_u du corps 2₁. Un câble 7₁, raccordé aux indicateurs 7, parcourt le carénage B jusqu'à une source d'énergie non illustrée.

La largeur du corps 2₁ de la partie centrale de recouvrement 2 décroît progressivement en direction de l'extrémité inférieure dudit corps 2₁. Un appendice de solidarisation 10 est façonné d'un seul bloc avec la paroi inférieure W_d, de manière à dépasser vers le bas à partir de ladite paroi W_d. Une région extrême supérieure de l'arbre de direction 1 est ajustée dans l'appendice 10 comme illustré sur la figure 5, et ledit appendice 10 et la région extrême supérieure dudit arbre 1 sont fixés l'un à l'autre par un boulon 11.

La partie de préhension 3_r de droite et la partie de préhension 3_l de gauche font corps avec le bras 2₃ de droite et avec le bras 2₂ de gauche, de façon à faire saillie vers l'extérieur à partir des parois extrêmes respectives desdits bras 2₃ et 2₂.

Comme le révèle optimalement une observation de la figure 6, le guidon H est façonné, d'une seule pièce, avec une pluralité de pattes 12 et avec un élément de retenue 13 situé sur la surface antérieure de la partie centrale de recouvrement 2.

Un capot frontal 15, faisant partie intégrante de l'ensemble de carénage supérieur A, est relié amoviblement aux pattes 12 et à l'élément de retenue 13. Ledit capot 15 de l'ensemble A est venu de moulage

par injection, ou obtenu par un procédé analogue, en une résine synthétique dure telle qu'une résine de polycarbonate, une résine d'ABS ou une résine de polypropylène. Le capot 15 est pourvu d'une pluralité
5 de trous traversants 17 et 18 en des emplacements correspondant, respectivement, aux pattes 12 et à l'élément de retenue 13 de la partie centrale de recouvrement 2. Ledit capot 15 est fixé de manière libérable à la partie centrale 2, matérialisant un
10 capot postérieur, à l'aide d'une pluralité d'organes de fixation 19 tels que des vis autotaraudeuses.

Du fait que la robustesse nécessaire du capot frontal 15 peut être moindre que celle du capot postérieur, ledit capot 15 peut être fabriqué en une résine
15 synthétique douée d'une robustesse relativement modeste, telle qu'une résine d'ABS, afin de procurer une structure légère audit capot 15.

Comme illustré sur la figure 4, un projecteur 22 est relié, de manière libérable, à des parois intérieures du capot frontal 15. Ledit projecteur 22 comprend
20 une lampe 23 ; un boîtier 24 retenant ladite lampe 23 et présentant une extrémité antérieure ouverte ; et une lentille 25 coiffant l'extrémité antérieure ouverte dudit boîtier 24 de la lampe, et s'ajustant dans une
25 ouverture 15₁ pratiquée dans le capot frontal 15.

Le projecteur 22, ainsi qu'un moyen de liaison destiné à rattacher ledit projecteur 22 au capot frontal 15, sont d'un type généralement connu et n'appellent, de ce fait, aucune description plus
30 détaillée.

Etant donné que le guidon H est une structure monobloc venue de moulage en une résine synthétique et faisant corps avec la partie centrale de recouvrement 2, matérialisant le capot postérieur de l'ensemble de
35 carénage supérieur A, avec la partie de préhension 3₂ de droite et avec la partie de préhension 3₁ de gauche,

le nombre de pièces constitutives dudit guidon H est inférieur à celui d'une structure classique correspondante, résultant de l'assemblage d'un guidon métallique et d'un capot supérieur en résine synthétique, et ledit guidon H réclame un moins grand travail d'assemblage et abaisse les coûts du véhicule motorisé. Les indicateurs peuvent être reliés à la partie centrale 2 avec une plus grande précision. Le guidon H formé, d'un seul tenant, de la partie centrale 2 et des parties 3_r, 3_l venues de moulage en résine synthétique, accuse un poids fortement réduit, ce qui contribue à améliorer la manoeuvrabilité du véhicule motorisé.

Le guidon conforme à la présente invention a été décrit comme étant appliqué à un véhicule motorisé du type scooter. Toutefois, le guidon selon l'invention est également applicable à d'autres véhicules à deux roues et à trois roues. La partie centrale de recouvrement peut être conçue pour remplir la fonction d'un ensemble de carénage antérieur ou d'une partie dudit ensemble, telle qu'un capot frontal. L'ensemble de carénage supérieur peut comprendre trois parties ou plus, au lieu du capot frontal et du capot postérieur.

Conformément à l'invention, comme décrit ci-avant, le guidon comprend une partie centrale de recouvrement présentant une forme adéquate pour recouvrir des instruments, une partie de préhension de droite et une partie de préhension de gauche faisant corps avec ladite partie centrale. Ladite partie centrale et lesdites parties de préhension ont une structure monobloc en résine synthétique venue de moulage. En conséquence, le guidon selon l'invention réduit le nombre de pièces du véhicule, diminue le travail d'assemblage dudit véhicule et abaisse les coûts de ce dernier. Les instruments, englobant des indicateurs, peuvent être rattachés à la partie de recouvrement

d'une manière plus précise. Le guidon, comprenant la partie centrale, est léger et améliore la manoeuvrabilité du véhicule.

De surcroît, la partie centrale de recouvrement
5 peut être une partie constitutive d'un ensemble de carénage supérieur, pour recouvrir les instruments. Ainsi, le guidon offre l'avantage supplémentaire de pouvoir être fabriqué avec aisance relative.

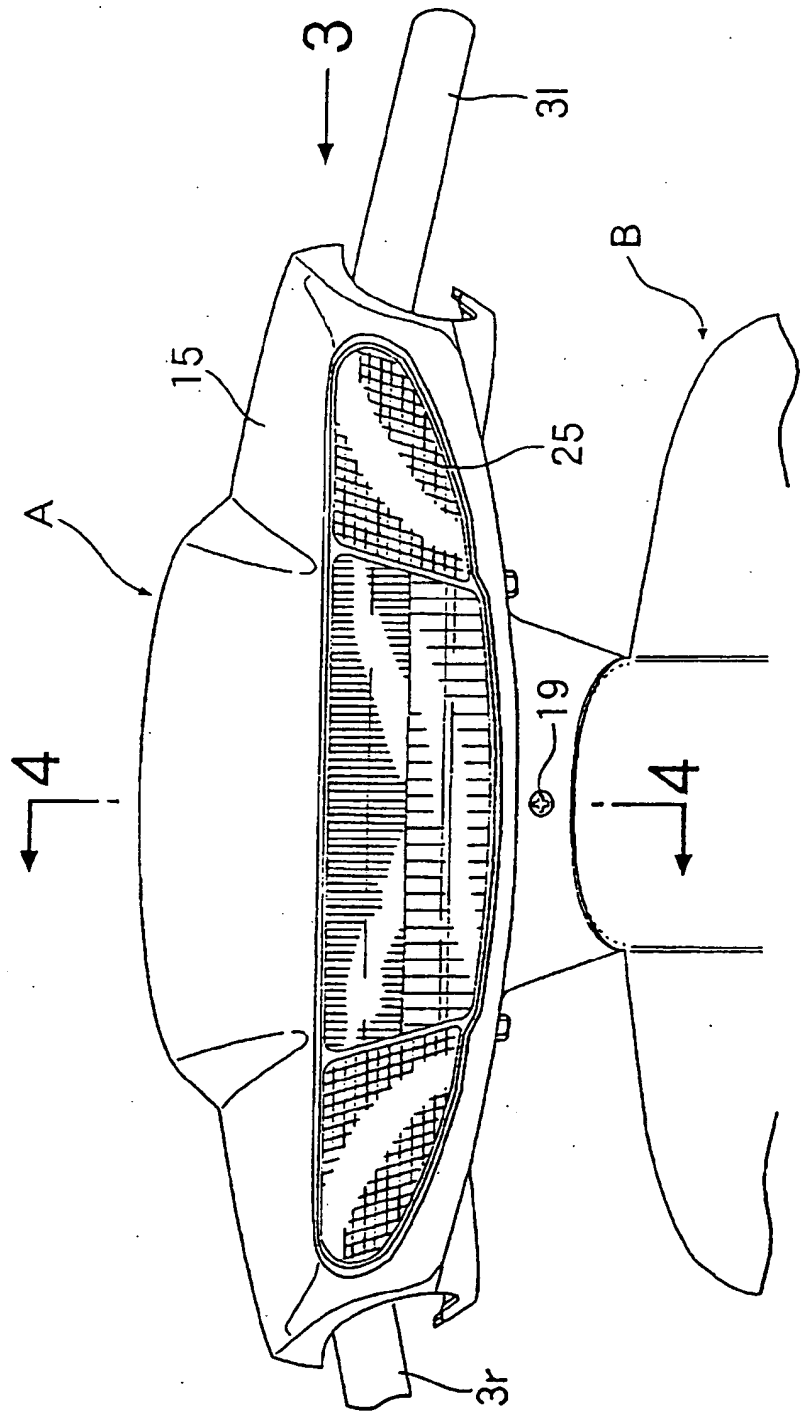
Il va de soi que de nombreuses modifications
10 peuvent être apportées au guidon décrit et représenté, sans sortir du cadre de l'invention.

REVENDEICATIONS

1. Guidon (H) destiné à être relié à une région
extrême supérieure d'un arbre de direction (1)
5 supporté, à rotation, par un cadre (F) d'un véhicule
(V), ledit guidon comprenant une partie centrale de
recouvrement (2) dotée d'une forme adéquate pour
recouvrir des instruments (7) disposés au-dessus de
l'arbre de direction (1) ; une partie de préhension
10 (3_r) de droite, ménagée d'un seul tenant avec la partie
centrale (2) de manière à s'étendre depuis une
extrémité de droite de ladite partie centrale ; et une
partie de préhension (3_l) de gauche, ménagée d'un seul
tenant avec la partie centrale (2) de manière à
15 s'étendre depuis une extrémité de gauche de ladite
partie centrale, guidon caractérisé par le fait que la
partie centrale de recouvrement (2) et les parties de
préhension (3_r, 3_l) se présentent comme une structure
monobloc venue de moulage en résine synthétique.

20 2. Guidon selon la revendication 1, caractérisé
par le fait que la partie centrale de recouvrement (2)
remplit la fonction d'une pièce constitutive d'un
ensemble de carénage supérieur (A), conçu pour
recouvrir les instruments (7).

FIG. 2



3/6

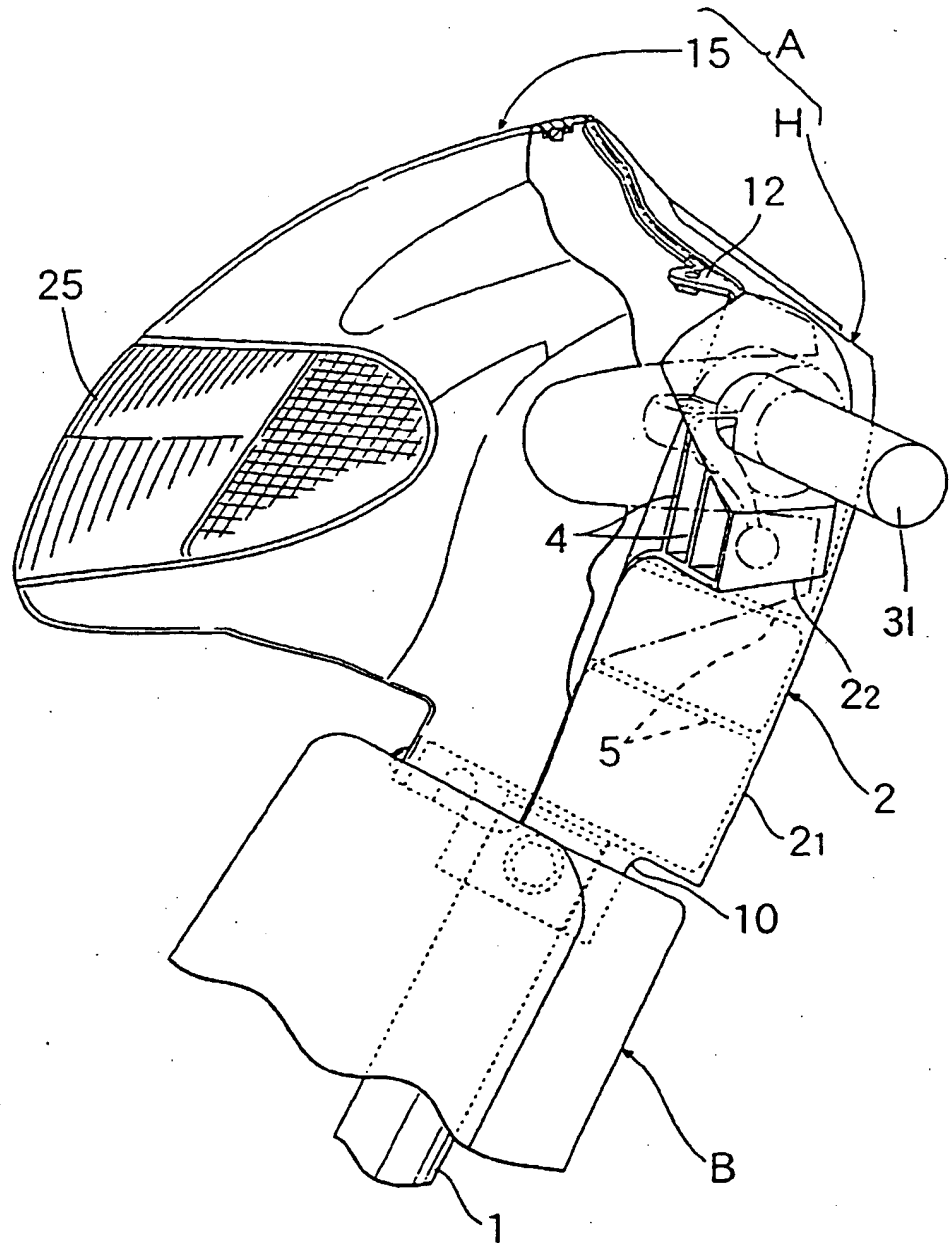


FIG. 3

4/6

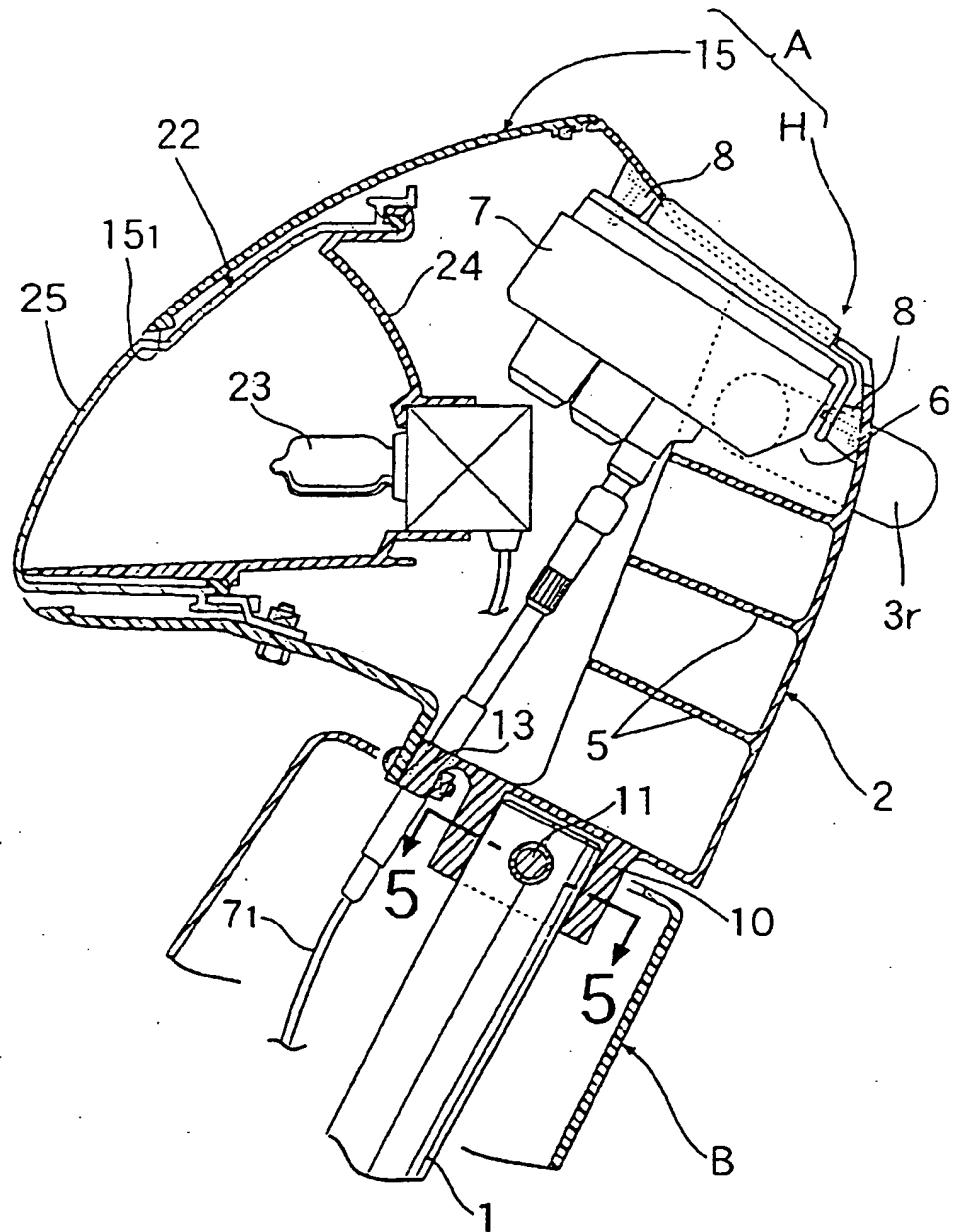


FIG. 4

5/6

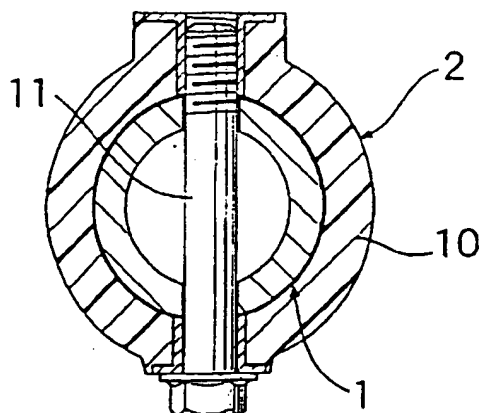


FIG. 5

6/6

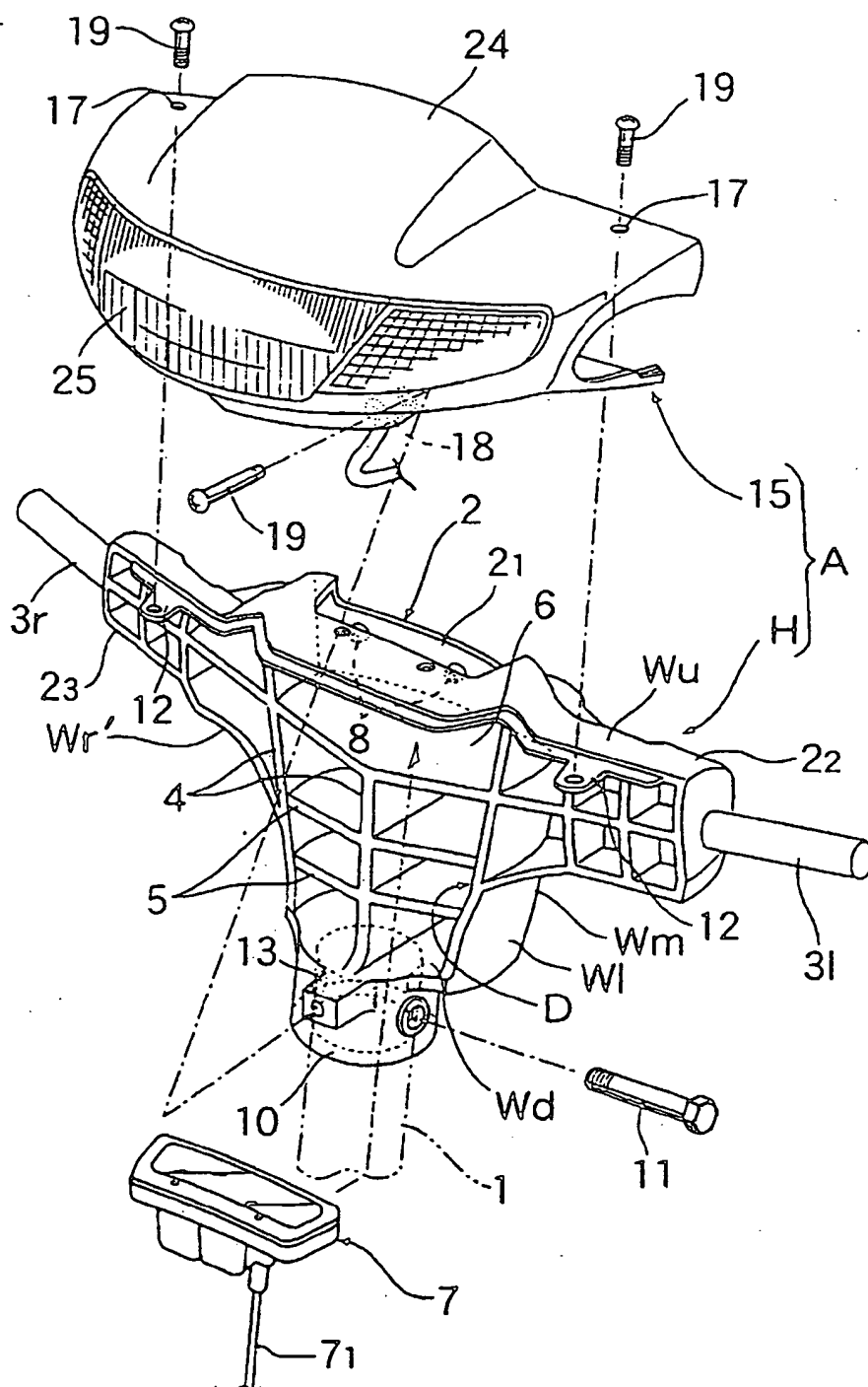
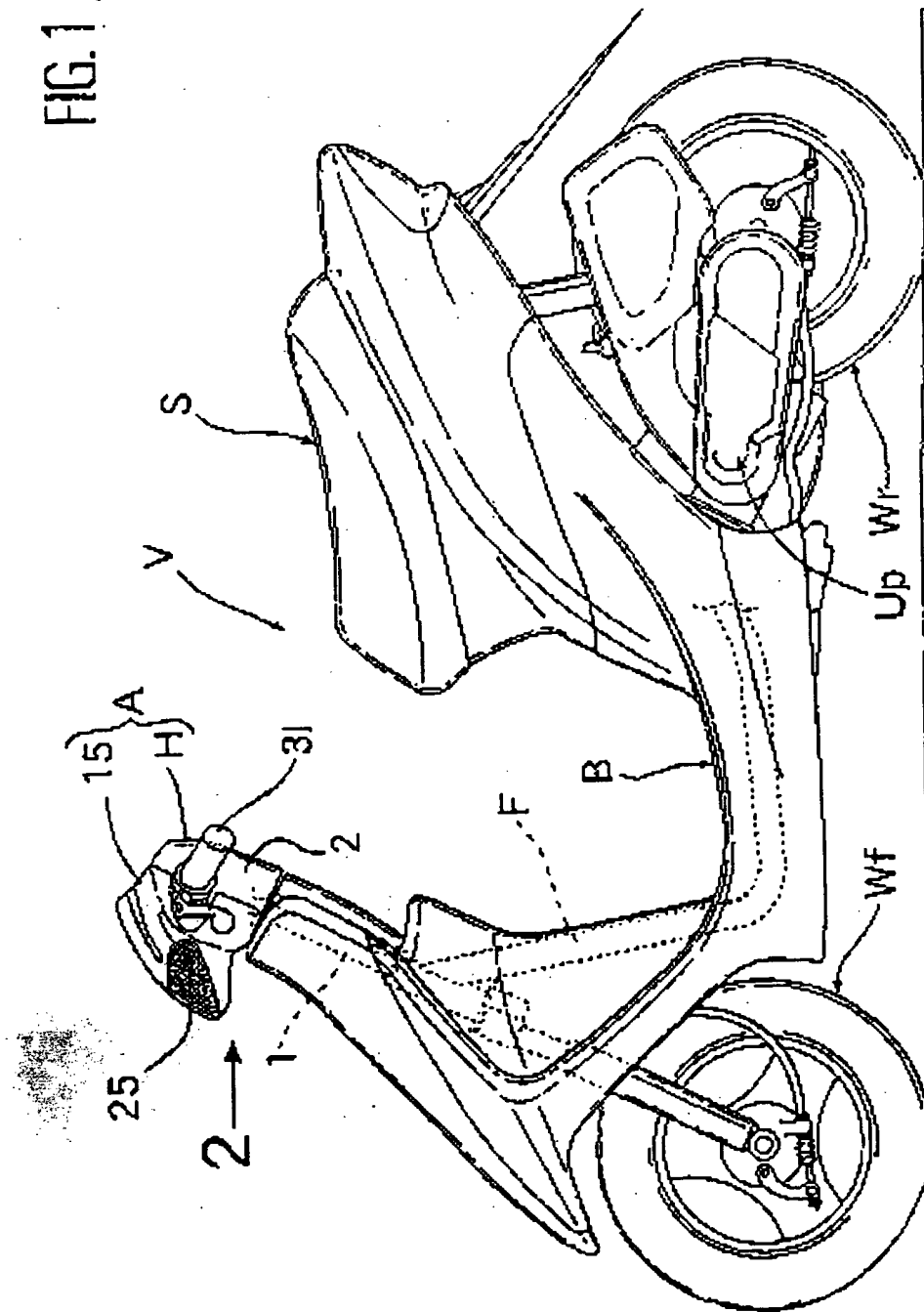


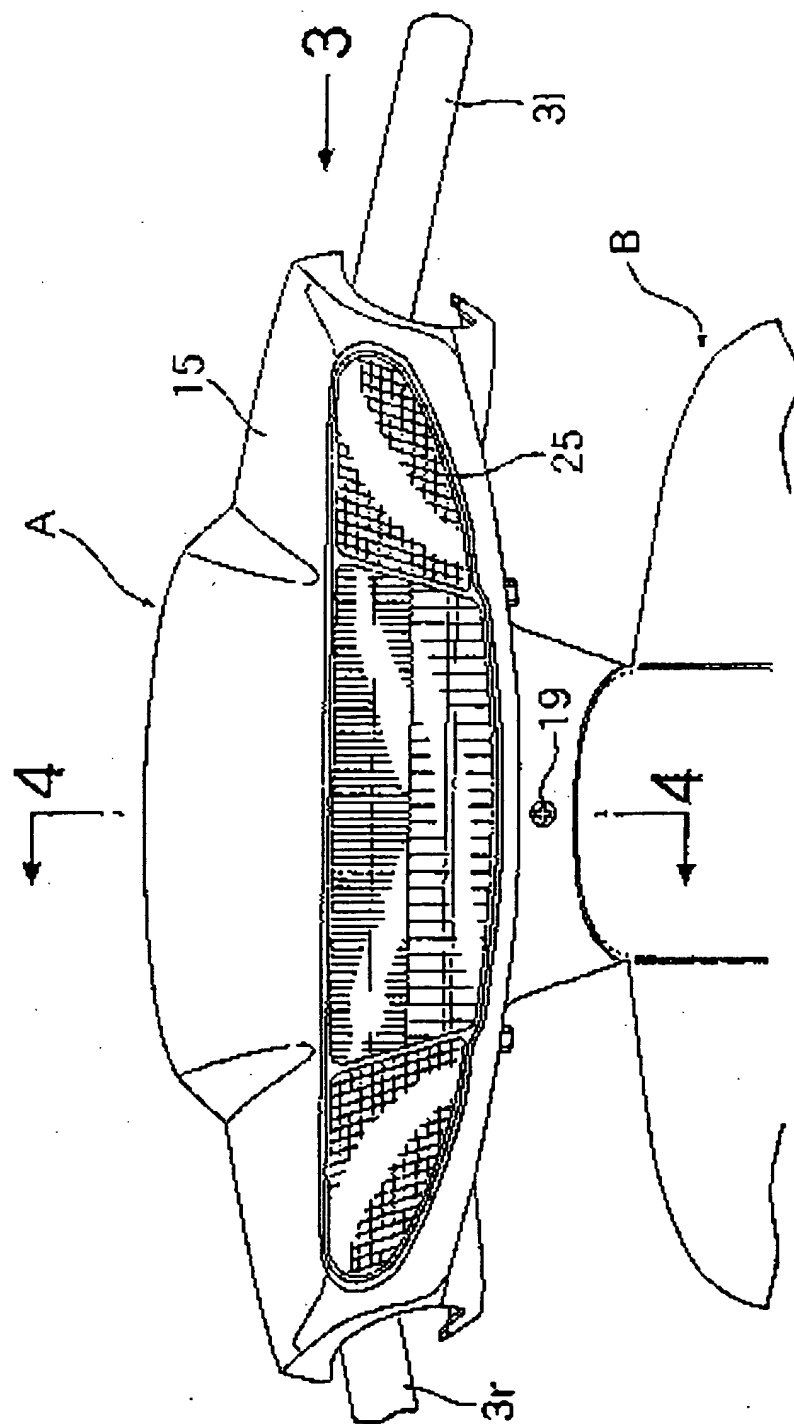
FIG. 6

FIG. 1



2/6

FIG. 2



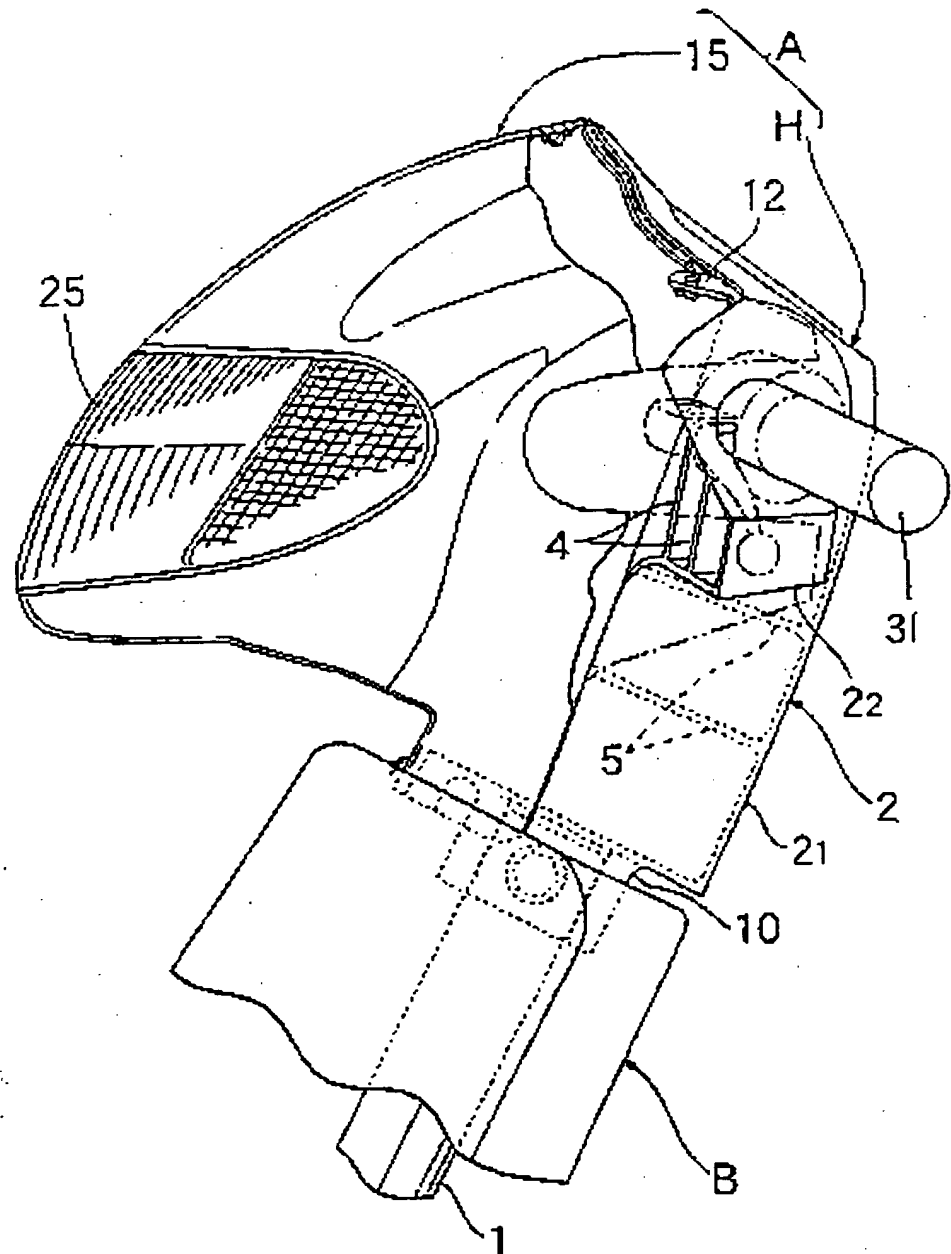


FIG. 3

4/6

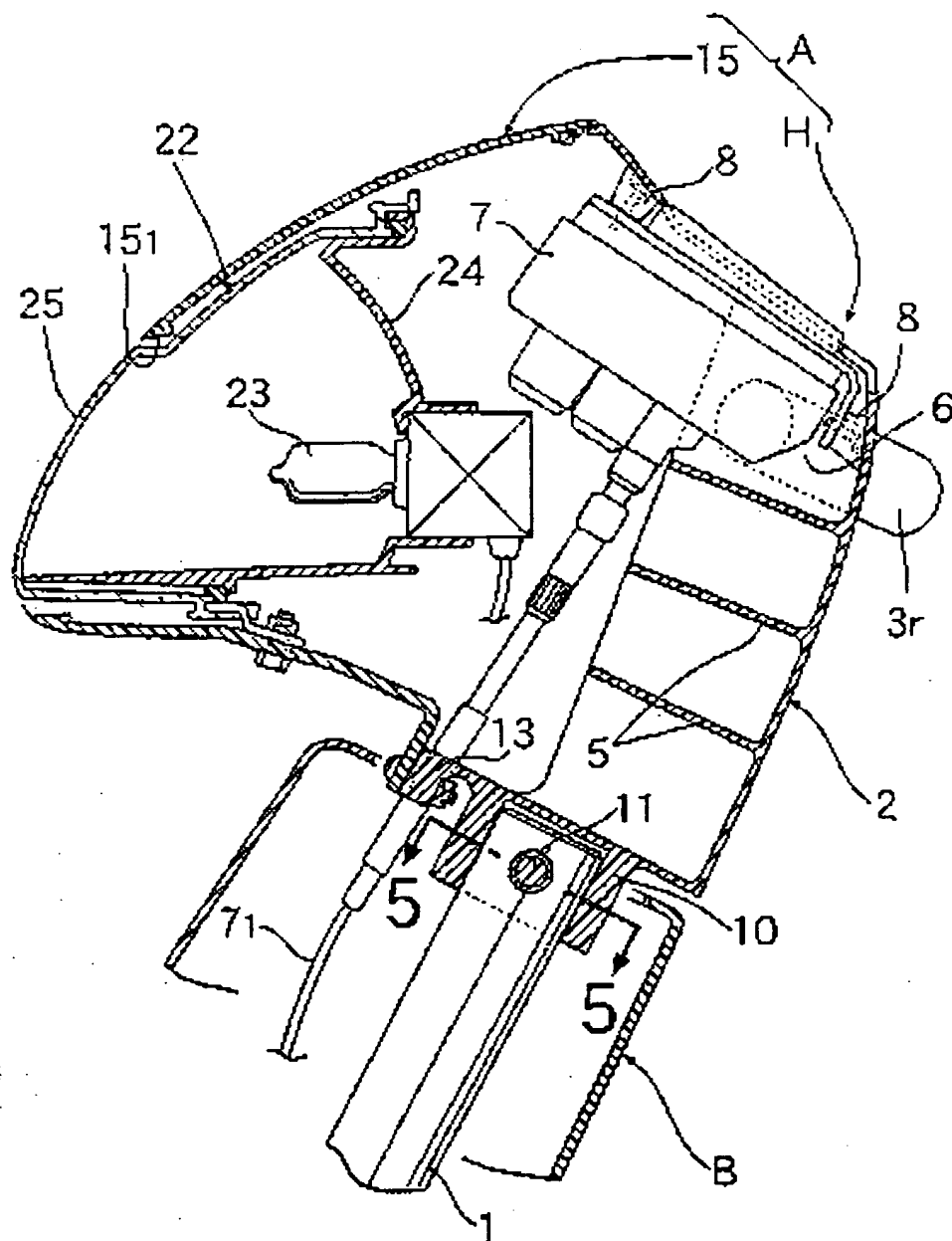


FIG. 4

5/6

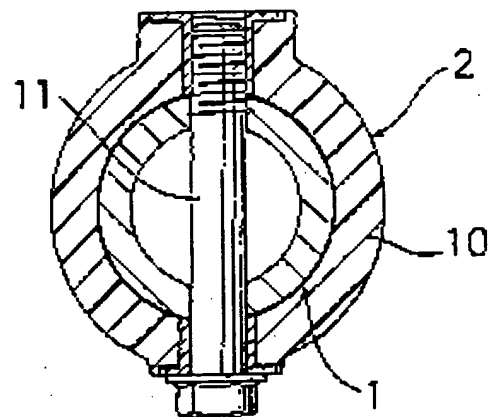


FIG. 5

